Nr. 17. Kraków, dnia 1 Września 1897. Rocznik II.

Kuryer Kolejowy.
Organ galicyjskich kolejarzy.

Adres Redakcyi i Administracyi: ulica Floryańska L. 55, 1. piętro.

Wszelkie Listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów niepłaconych nie przyjmuje się.

[illegible] nie podlegają opłacie [illegible]

Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.

We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Katastrofy kolejowe a organizacya kolejarzy.

Austrya stała się państwem katastrof. Za katastrofami politycznemi, nieszkodliwemi o tyle, że przynajmniej nie zawsze pociągają za sobą utratę życia — zaczęły się sypać jedna za drugą katastrofy kolejowe. Od pewnego czasu nie ma prawie dnia, w którymby pisma nie przynosiły publiczności strasznych wieści o wypadkach kolejowych. Tam pociąg zderzył się z drugim, tu rozbił się o przeszkodę, owdzie znów wykoleił się lub runął w przepaść—zawsze grzebiąc sobą część służby i podróżnych. Minęło bezpieczeństwo jazdy na kolejach austryackich, minęła pewność przybycia na oznaczone miejsce lub powrotu do domu; wybierający się w drogę koleją żelazną kolejarz lub zwykły pasażer żegna się dziś z rodziną niepewny, czy się z nią jeszcze kiedy zobaczy, niepewny, czy nie żegna jej na wieki... Przed oczyma wyjeżdżającego stają trupy tylu nieszczęśliwych kolegów, przyjaciół, krewnych, znajomych, napełniając go obawą, że wkrótce i on może się znaleźć między nimi.

Dojdzie może do tego, że nie będzie właściwych samobójców w państwie austryackiem: komu przyjdzie ochota odebrać sobie życie, wybierze się w podróż austryacką koleją...

Przerażenie publiczności wzrastało od pierwszej katastrofy do tego stopnia, że udzieliło się nawet sferom, które na takie „nieprzyjemne dystrakcye“ patrzą zwykle dosyć obojętnie. To bowiem przerażenie zmusiło niejako władze kolejowe do rozpoczęcia pozornej przynajmniej działalności: w tych wszystkich „erlasach“ ministeryalnych albo inspekcyjnych, które towarzyszyły katastrofom kolejowym, znać pewne zakłopotanie, bezradność, słowem znać, że władze, jakby zaskoczone czemś niespodziewanem, potraciły głowę.

A przecież dla nas nie było w tem nic niespodziewanego; myśmy od samego początku, odkąd zaczęliśmy pisać, przeczuwaliśmy wiszącą w powietrzu burzę. To, co się teraz dzieje, te straszne, krwawe nieszczęścia — to wszystko przyszło dla nas — musimy to powiedzieć z smutkiem — jako coś dawno oczekiwanego, coś naturalnego. Kto bowiem zna stosunki na naszych kolejach, ten wie, że katastrofy kolejowe są ich koniecznym, logicznym wynikiem. Jak za przyczyną skutek, tak za tem, co się dziś dzieje na kolejach austryackich, musiały pójść katastrofy.

Wystarczy tylko rzucić okiem na gospodarkę zarządów kolejowych, aby się przekonać, że panuje w niej oszczędność, a raczej sknerstwo, które na każdym kroku, w kierunku socyalno-politycznym i technicznym dotkliwie daje się uczuwać.

Techniczne bowiem urządzenia naszych kolei — ażeby zacząć od tych — nie odpowiadają stanowczo wymaganiom obecnego ruchu, ani postępom techniki. Brak odpowiedniej ilości i jakości torów, brak stosownych dworców kolejowych, brak niezbędny wagonów towarowych i osobowych—oto główne (jeszcze nawet nie wszystkie) rysy osławionego systemu oszczędnościowego. Wynikiem tego jest naturalnie ociężałość ruchu, niedostateczność przewozu, a nawet pomijanie wszelkich przepisów jakiejkolwiek instrukcyi. Stąd pochodzi dalej owo napychanie wagonów osobami, przeładowywanie pociągów ciężarowych, albo też pozostawianie pewnej części towarów z powodu braku miejsca na stacyi. Urządzenie znów stacyj, bardzo niedostateczne, sprawia, że pociągi nie mają poprostu miejsca i albo cisną się obok siebie, albo muszą czekać jedne na drugie. Najcharakterystyczniejszem jest, że pod względem tych rażących braków, któreby mogły być usprawiedliwione tylko jakiemś nadzwyczajnem ubóstwem, celują właśnie najbogatsze koleje państwowe i lichwiarsko-milionowa kolej północna. Na tych też kolejach większa część wypadków ma przyczynę w opisanych wyżej stosunkach: podczas kiedy mianowicie instrukcya przepisuje wyraźnie, że między przybyciem jednego a drugiego pociągu ma upłynąć 10 minut, największa część pociągów wyjeżdża co pięć minut, skąd właśnie pochodzą owe częste zderzenia.

Nadto oszczędność ta przebija i w innej stronie technicznych urządzeń kolejowych: ona bowiem sprawia, że przyjęto już powszechnie za zasadę, aby naprawę uszkodzonych maszyn lub innych przyrządów odwlec na czas jak najdłuższy. Nieraz lokomotywa, czy brenza, lub wagony proszą się niejako, aby je już odłożyć, jako zużyte, albo poddać natychmiastowej reperacyi — a tymczasem oszczędność każe ich używać dopóty, dopóki podczas jazdy nie pękną, siejąc śmierć i kalectwo. „Kuryer Kolejowy“ niedawno opisał wypadek, zaszły w Rzeszowie, gdzie nieszczęśliwy maszynista wzbraniał się jechać zepsutą lokomotywą, a zmuszony do tego „befelem“ stał się bezwiednie i mimowolnie przyczyną nieszczęścia. Takich wypadków możnaby naliczyć sporo — a czyż nie świadczą one, że dla zaoszczędzenia kosztów naprawy poświęca się lekkomyślnie życie ludzkie?

A socyalno-polityczne sknerstwo? Czyż pod tym względem koleje nasze nie stanowią wprost skandalicznego przykładu? Wykazywaliśmy niedawno na tem miejscu,*), że austryackie koleje wogóle nie mają zrozumienia dla polityki socyalnej, a to, co na tym punkcie robią, jest tylko karykaturą działalności innych państw cywilizowanych. Jeżeli śledzimy za przyczynami katastrof kolejowych, to prawie bez wyjątku jako wynik badań otrzymujemy, że służba kolejowa była w czasie katastrofy po 24 i 36 lub nawet więcej godzinach pracy! — Wykazaną jest rzeczą, że ci wszyscy kolejarze, którzy niby „sprowadzili“ katastrofę, byli wówczas w stanie zupełnej nieprzytomności, działali, jak ludzie senni. I tu znowu musimy zauważyć, że tam, gdzie chodzi o przeciążenie służby, odkłada się na bok wszelkie instrukcye. Jest n. p. przepis, który ogranicza ilość km., mających się przebyć w przeciągu miesiąca do 5000; tymczasem prawie każdy palacz przebywa przeszło 6000 km. w tym samym czasie.

Powód zaś takiego przewinienia leży w tem, że, zamiast powiększać personal, (jak nakazuje wzrost ruchu i zdrowy rozsądek) u nas pomniejsza się z zasady ilość służby, pomniejsza ilość strażników, ilość organów nadzorczych, ze względu naturalnie na oszczędność. Jeżeli do tego dodamy lekceważenie wszelkich żądań służby, pozbawienie ich najkonieczniejszych wygód, jak odpowiednich mieszkań, stosownej do pory roku odzieży, brak wreszcie wszelkiej ochrony od szkodliwych wpływów powietrza itd. itd. — to zrozumiemy, że takie stosunki, takie położenie muszą zrobić z kolejarzy jakby żywą jakąś machinę, nawet na pół tylko żywą, bo działającą prawie ustawicznie w stanie kompletnego znużenia. To nie ludzie ci kolejarze, których opiece oddane są setki i tysiące osób, nie mężczyźni, działający świadomie i energicznie, ale automaty, kierowane dowolnie skinieniami innych ludzi t. zw. „przełożonych“, automaty, nie mające swojej woli ani swojej myśli. Do tego dąży bowiem cały system dzisiejszych rządów na kolei: naszym władzom nie chodzi o to, aby mieć do czynienia z ludźmi, którzyby w danej chwili mogli nawet niejeden błąd „przełożonego“ naprawić, niejedno nieszczęście usunąć. Przeciwnie, rzec można, że im właśnie na tem zależy, aby w podwładnych mieć sługi, któreby się nie odważyły mieć innego od nich zdania, któreby tylko milcząc słuchały. Wszak to jest ideałem guttenbergowskiej dyscypliny!

Ale czy może leżeć w interesie służby kolejowej mieć takich funkcyonaryuszy: czy przeciwnie nie powinno być pierwszem zadaniem władz kolejowych wytworzyć sobie ludzi, którzyby każdej chwili podczas służby byli świadomi wielkiego obowiązku, jaki na nich ciąży? którzyby w czasie krytycznym umieli sobie zawsze poradzić i mogli kierować się świeżemi, nieznużonemi umysłami? Tak, aleby wtedy utraciła może trochę „powaga“, „autorytet“ wysokich władz i pp. przełożonych. I oto dlaczego władze same nigdy nie rozpoczną akcyi w tym kierunku i dlatego też od nich nigdy nie należy się spodziewać naprawy tych stosunków.

Jedynie tylko sami robotnicy mogą zrobić z siebie takich kolejarzy, którzy nie dadzą się tak prędko złamać i świadomi będą tego, że od nich zależy życie tylu ludzi. Jedynie sami robotnicy kolejowi są w stanie wlać w siebie potrzebną energię, niezbędne siły i męstwo. Tym środkiem zaś, tym jedynym sposobem przeciwstawienia złych warunków, w jakich oni żyją, jest silna i trwała organizacya.

Ten środek robotnicy kolejowi mieli do niedawna i ten środek odebrało im ministerstwo Guttenberga. Od chwili zniszczenia organizacyi kolejarzy znikła ta siła, która utrzymywała robotników w pełnej świadomości ciążących na nich obowiązków. Organizacya bowiem zawsze, przy każdej sposobności, przedkładała przed oczy swoich członków trudne i wielkie zadanie kolejarza; ona wzywała ich do sumiennego i samoistnego spełniania urzędowych czynności; ona zagrzewając ich do ciągłej walki z wyzyskiem, do walki o lepsze warunki bytu, o godność człowieczą, podtrzymywała w nich poczucie męskości i energii, a ukazując lepszą przyszłość, wywalczoną własnemi siłami, broniła ich od zupełnego zniechęcenia, bezmyślności i apatyi. Organizacya robiła z automatów ludzi! A z drugiej strony ta sama organizacya zmuszała swoją ustawiczną kontrolą władze kolejowe do ściślejszego przestrzegania instrukcyj; piętnując publicznie każdy bezczelny wyzysk zarządów kolejowych, zniewala ją tem samem do trzymania się na ostrożności, do pilniejszego baczenia na swoje postępki.

To wszystko robiła organizacya kolejowa! Ale p. minister Guttenberg orzekł, że ona zagraża całości państwa, rozwiązał ją i sam rozpoczął w ten sposób szereg katastrof kolejowych, które teraz napróżno stara się usunąć. Gdyby p. von Guttenberg był człowiekiem nowoczesnym, znającym wartość organizacyi, dalibyśmy mu radę, aby zniósł sam swoje rozporządzenie, nie czynił przeszkód w zawiązaniu nowej organizacyi. Ale z p. Guttenbergiem mówić nie można... To też do niego nie apelujemy, ale wzywamy wszystkich, którym dobro ogółu leży na sercu, wszystkich nieuprzedzonych przyjaciół ludzkości, aby wraz z nami walczyli w obronie prawdziwej, silnej organizacyi robotników kolejowych.

Trzeba być głuchym, aby nie słyszeć, że interes i bezpieczeństwo publiczne wielkim głosem wołają o odbudowanie organizacyi kolejarzy!

*) Patrz nr. 12 „Kuryera kolejowego“, art. p. n. „Rząd wobec upaństwowienia kolei“

PRZEGLĄD.

Za dni kilka rozpoczną się we Lwowie obrady V. kongresu galicyjskiej partyi socyalno-demokratycznej. Porządek dzienny nadaje temu kongresowi specyalne, większe może, niż w poprzednich latach znaczenie. Obrady bowiem obejmują działność parlamentarną i agitacyę chłopską. Obie sprawy mają dla nas nadzwyczajną wagę, a zwłaszcza pomyślne załatwienie kwestyi agitacyi na wsi przyczyni się do dalszego wzrostu i rozwoju naszej partyi. Nadto ma jednak obecny kongres doniosłe znaczenie ze względu na stosunki, w jakich obecnie działa partya socyalno-demokratyczna. Od czasu wyborów do Rady państwa, kiedy to wszystkie prawie stronnictwa polityczne w kraju poniosły klęskę faktyczną i moralną w walce z naszą partyą, od tej chwili nie ma w Galicyi prawie ani jednej partyi, któraby nie usiłowała zwalczać nas wszelkiemi sposobami. Znamy tę walkę, pełną błota i brudu, walkę, w którek nasi przeciwnicy nie szczędzą kłamstw i oszczerstw, walkę, prowadzoną nawet wprost za pomocą płatnych denuncyantów i nastawników. W takiej chwili dobrze jest, że ta partya, obrzucona takim stekiem zjadliwych zarzutów, okaże znowu na wspólnym zjeździe niezachwianą swoją potęgę, wykaże rozkwit i rozwój we wszystkich kierunkach, za-

trwoży wrogów ilością tysięcy zbrojnych w świadomość zastępów. I wtedy pozna każdy, kto jeszcze tego nie pojął, że ta walka przeciwko nam ma swoje źródło w wielkiej obawie i że jest się naprawdę czego obawiać .. Kolejarze galicyjscy spoglądają z ufnością na ten zjazd swoich braci-robotników: choć sami nie mogli wysłać swoich, kolejowych reprezentantów, to jednak są silnie przekonani, że tam i o nich będzie mowa, jako o części wielkiej rodziny robotniczej, o części najnieszczęśliwszej, bo pozbawionej brutalnie organizacyi! Kolejarze galicyjscy wiedzą, że znajdą się ludzie na kongresie, którzy napiętnują ten akt gwałtu rządowego i będą radzili nad dolą tych, którzy musieli mu uledz. I w tej myśli zorganizowany (choć niewidomie) galicyjski proletaryat kolejowy śle serdeczne życzenia V. kongresowi krajowemu.

Ugoda czesko-niemiecka, dzieło hr. Badeniego, wzięła znowu w łeb... Hr. Badeni wiedział dobrze, że od tej ugody zależy jego byt ministeryalny i dlatego, wyczerpawszy już wszelkie inne środki, chwycił się wreszcie ostatniego sposobu, który miał go wreszcie zaprowadzić do upragnionego celu. Zwołał mianowicie konferencyę ugodową, na którą z wielką pompą zaprosił reprezentantów obu stron: Czechów i Niemców. Pisma urzędowe rozpływają się nad genialnym pomysłem ministra prezydenta, opisując szeroko plan całej konferencyi, wyliczając dokładnie punkty porządku dziennego i podając nawet treść ustaw. które na tej konferencyi miały zyskać uznanie obu walczących narodowości. To bowiem trzeba przyznać, że Badeni zrobił wszystko, aby konferencyę doprowadzić do skutku, że na porządku dziennym postawił wszystkie kwestye, dotyczące zamierzonej ugody i trzeba dalej przyznać, że był to rzeczywiście ostatni już środek załatwienia sporów i że tylko zapomocą takiej dobrowolnej konferencyi, przy udziale obu stron, można było przeprowadzić upragnioną ugodę. Tylko, że niestety hr. Badeni stanowczo nie ma szczęścia. Bo właśnie te wszystkie zalety konferencyi przemawiają przeciwko niemu i wykazują dowodnie, że hr. Badeni nic już nie potrafi zdziałać, a mianowicie dlatego, że ten ostatni środek spełzł na niczem, że konferencya nie doszła do skutku. Niemieccy posłowie narodowi odpowiedzieli na zaproszenie Badeniego odmownie, zaznaczając, że nie chcą wchodzić z rządem w żadne porozumienia. Hr. Badeni musiał telegraficznie odwołać konferencyę. I oto jest jego wyrok: jeżeli bowiem dotąd nie ustąpił, to jeszcze można było sądzić, a raczej łudzić się, że przecież potrafi w jakiś sposób zmazać winy, które popełnił w czasie swoich rządów, naprawić zło, które sam wyrządził I hr. Badeni poruszył wszystkie sprężyny, aby to w istocie uczynić. Do tego czasu miał jeszcze może pewną racyę bytu. Ale dziś? Wszystko już wyczerpane dziś stało się aż zbyt widocznem, że z obecnym rządem nie będzie chciała żadna strona wejść w układy — cóż więc hr. Badeni dalej będzie robił? Na co ma swoją osobą i swojem postępowaniem rozmazywać to bagno, w które wtrącił powierzone swojej pieczy państwo? Hr. Badeni stanowi dziś — to chyba jasne już każdemu — przeszkodę w uporządkowaniu stosunków wewnętrznych, dlaczegóż zatem tej przeszkody nie usunąć najrychlej? Czy osobiste cele Badeniego mają stać przed ogólnym interesem państwa? Jeżeli kto jeszcze wątpił w uczciwość obecnego prezydenta ministrów, to chyba właśnie sposób, w jaki przygotowywano niedoszłą konferencyę ugodową, musiał go zupełnie przekonać. Na kilka dni przed konferencyą hr. Badeni zakazał wiecu niemieckiego w Asch; na kilka dni przed konferencyą hr. Badeni posyłał wojsko i żandarmeryę naprzeciw obywatelom obu narodowości. W ten sposób ten „genialny“ mąż stanu przygotowywał ugodę. Więc już dziś wiemy, co hr. Badeni umie, wiemy, jak on chce rządzić, pokazał nam już cały zasób najrozmaitszych sztuczek, rzeczywiście podziwienia godnych, — co będzie dalej? Nic nowego już nie zobaczymy, — na cóż więc hr. Badeni ma dalej mleć tę samą słomę? Chyba, że rząd Badeniego ma jeszcze dla nas w zanadrzu stan oblężenia, ale to zdaje się już przestarzałe. Teraz więc musi się jak najprędzej rozstrzygnąć pytanie: czy hr. Badeni nadal będzie rządził, czy też wrócimy nareszcie do rządów konstytucyjnych? Wszak nie żyjemy jeszcze w państwie absolutnem...

Manifestacya pokojowa w Pradze. W Austryi wrą i burzą się obecnie namiętności narodowościowe. Czesi i Niemcy prowadzą walkę zaciętą, walkę — zda się — na śmierć i życie, wszczętą tylko dlatego, że jedna strona jest czeską, a druga niemiecką. Różnice narodowościowe są pobudką do tych długotrwałych i namiętnych sporów, które wywróciły dawny „porządek“ w Austryi i niedopuszczają do żadnego wyjaśnienia zaciemnionej sytuacyi politycznej. One to pozbawiły wszystkie ludy austryackie jedynej reprezentacyi, parlamentu, one odebrały im możność wpływania na bieg spraw państwowych. Parlament zamknięty, rządzi hr. Badeni i swobodnie wydaje rozporządzenia z „konieczności“... I kiedy patrzymy na te olbrzymie zmiany, na te zawikłania, spowodowane kłótnią dwóch narodowości, musimy się mimowoli zapytać, czy doprawdy tak ważnym jest powód owych wielkich sporów, czy to doprawdy dwa narody walczą z sobą, czując do siebie wzajemną nienawiść, opartą na głębokich podstawach? I oto na pytanie daje nam wzniosłą odpowiedź czeska partya socyalno-demokratyczna, urządzając wielką manifestacyę pokojową ludu pracującego obu narodowości, czeskiej i niemieckiej. Dnia 5 września zejdą się proletaryusze tych dwóch kłócących się narodów i zaprotestują uroczyście przeciwko sporom narodowościowym, które obecnie targają wnętrze Austryi, robotnicy czescy i niemieccy podadzą sobie bratnią dłoń do wspólnej walki o ludzkie prawa. Podczas kiedy garstka burżuazyi czeskiej i niemieckiej, ta górna, niewielka część obu narodów, głosi sobie nawzajem śmierć i zniszczenie, — lud, podpora i istota narodowości, w zgodnym szyku stanie ramię do ramienia i z wielkiemi hasłami na ustach, położy kres płytkim sporom narodowościowym. Czyż ta piękna manifestacya nie jest najlepszem świadectwem, że nie narody tu walczą ze sobą? Czyż nie wykazuje ona najjaśniej, że to tylko dzięki dzisiejszej niesprawiedliwości społecznej, która na czoło narodu wysunęła jego najmniejszą i najgorszą część, mówi się o walce dwóch narodowości, kiedy się ma przed sobą tylko dziką i egoistyczną kłótnię dwóch burżuazyj? Praska manifestacya pokojowa będzie wspaniałym protestem przeciwko takiej uzurpacyi klasy burżuazyjnej i przeciwko jej pojęciu miłości ojczyzny. Robotnicy czescy i niemieccy, członkowie międzynarodowej socyalnej demokracyi, nauczą swoich „patryotów“, że prawdziwa miłość ojczyzny nie łączy się z nienawiścią do ludzi innych narodowości. Na ziemi czeskiej, ziemi swarów narodowościowych, międzynarodowy proletaryat zatknie „sztandar pokoju, by tem zapowiedzieć bardziej jeszcze ofiarną, bardziej podniosłą i pełną zapału walkę o prawa człowieka, o postęp i wolność ludzkości, o jej najświętsze skarby i dobra“. Czyż wobec tych wielkich haseł nie będą musiały zniknąć niskie kłótnie tych, którzy swą walkę chcą ubrać w piękny frazes „walki o prawa narodowe“? Dnia 5 września zabrzmi w Pradze, w miejscu walk i niepokojów. wielki okrzyk proletaryatu, wobec którego zikną wszelkie inne głosy, — zabrzmi okrzyk: „Precz z barbarzyńskim mordem narodowościowym, niech żyje pokój i braterstwo ludów!“...

Katastrofy kolejowe spowodowały nareszcie władze kolejowe do zajęcia się stosunkami kolejowemi, które zaczynają już budzić zaniepokojenie nawet wśród szerszej publiczności. W krótkim przeciągu czasu wyszły dwa rozporządzenia c. k. generalnej inspekcyi, z których jedno podaliśmy już w zeszłym numerze.

Drugi „erlas“ wystosowany jest do dyrekcyi uprzyw. austryacko-węgierskiego towarzystwa kolei państwowych, jako do prowadzącej obecnie interesy austr. konferencyi dyrektorów kolei żelaznej. Rozporządzenie to brzmi:

Zdarzające się przy wykonywaniu czynnej służby ruchu wykroczenia organów przeciwko obowiązkom, nałożonym przez instrukcyę, jakoteż różne inne czynniki, które wpływają źle na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, wychodzą na jaw bardzo jasno i dokładnie przy studyach nad katastrofami kolejowemi i innemi wydarzeniami, a przysyłane do nas sprawozdania wraz z przedsięwziętemi na miejscu przez organ c. k. generalnej inspekcyi badaniami dostarczają bardzo nauczającego, zaczerpniętego wprost z rzeczywistości materyału do poznania przyczyn owych wypadków. Ażeby więc ów materyał był należycie zużytkowany, a zwłaszcza aby mógł mieć zastosowanie do peryodycznych ćwiczeń i pouczeń personalu ruchu, przesyła się szan. dyrekcyi zestawienia katastrof i niezwykłych wypadków wraz z przyczynami (za czas od sierpnia 1896 do grudnia 1896 włącznie) dla rozszerzenia ich po poszczególnych austr. zarządach kolejowych, które zechcą z tego zaczerpnąć wskazówek do odpowiednich zarządzeń.

Jak widzimy, c. k. inspekcya generalna zaczyna przecierać oczy po długim śnie i nareszcie zaczyna poznawać prawdziwe przyczyny wszystkich nieszczęść, które w ostatnich czasach sypią się jedne po drugiem. Trzeba było aż tyle straconego życia ludzkiego, trzeba było tyle strasznych tragedyj, złamanego szczęścia tylu rodzin, aby władza kolejowa zaczynała wreszcie przychodzić do przekonania, że temu wszystkiemu winne są stosunki kolejowe. Wprawdzie rozporządzenie to pisane jest w tonie bardziej tajemniczym, przyczyn wyraźnie nie podaje, ale już i to postęp, że wogóle przyznaje potrzebę badania przyczyn i nie przypisuje ich wyłącznie (jak to dotąd bywało) nieuczoności personalu, albo niedoścignionej „vis major“. Nareszcie zatem pojęła c. k. inspekcya, że źle się dzieje na kolejach austryackich i że zaradzić temu trzeba jak najspieszniej. Ale z drugiej strony te właśnie środki, które podają wymienione rozporządzenia, są stanowczo nie wystarczające. Znowu bowiem wszystko ogranicza się do badania, które naturalnie może być bardzo pożyteczne, ale będzie miało zawsze prawie wyłącznie teoretyczne znaczenie. Cóż bowiem poszczególne zarządy kolejowe mogą uczynić takiego, co będzie radykalnem lekarstwem na wszystkie katastrofy? Wszak wiemy, że zakres ich działania jest stosunkowo niewielki i że będą one mogły co najwyżej rozporządzać personalem, który już istnieje i to w warunkach również dotychczas już istniejących. Wszelkie inne zmiany, które jedynie są w stanie usunąć przyczyny katastrof, czy to będą się one tyczyły pomnożenia personalu, czy polepszenia warunków pracy, zależą tylko od rozporządzeń władz wyższych. A tymczasem właśnie te władze wyższe ograniczają się do wydawania „erlasów“ i na tem kończy się ich działalność w sprawie, w której one jedynie mogą decydować. I to jest specyalną cechą każdego niby energiczniejszego kroku tych władz, zdobędą się one co najwyżej na poznanie przyczyn (kiedy już inni krzyczą o tem oddawna), ale na usunięcie ich nie mogą się zdobyć. Czekajmy więc! Może kilka nowych katastrof natchnie władze kolejowe jaką energiczniejszą myślą. W Austryi nic nigdy nie jest za późno...

„Kolejarz“ staje się szmatą. Tak wielkiem jest zepsucie, tak wielką demoralizacya wśród galicyjskiego dziennikarstwa, że nawet to pismo, w którem sami podnosiliśmy zawsze z uznaniem niezwykłą u nas uczciwość, nie mogło się oprzeć ogólnemu prądowi korupcyi. W nr. z 15 sierpnia, w artykule p. n. „Żydowscy demokraci“, rzuca się „Kolejarz“ na socyalnych demokratów za wiec cieszyński. Nie myślimy wcale polemizować z autorem artykułu, który, rzec można, silił się na to, aby stworzyć coś arcygłupiego. Ani jednego argumentu poważniejszego, ani jednej rozsądniejszej myśli, któraby wskazywała, że mamy do czynienia z przeciwnikiem, z którym się liczyć należy! Natomiast mamy w tej nędznej elukubracyi wyjątki z wszystkich niby radykalnych pism, które zawsze okazują właściwy charakter gadzin, gdy chodzi o „złamanie“ socyalnej demokracyi, — to wszystko upstrzone kilku „oryginalnemi“, prawdziwie żakowskiemi wyzwiskami, które mogą wywołać tylko uśmiech politowania. Głupota redakcyi, czy autora artykułu, dochodzi do tego stopnia, że ów gryzoń ośmiela się brać obłudnie w obronę ideę socyalistyczną przed socyalnymi demokratami! To już doprawdy bezczelne kpiny z rozsądku czytelników! Nie dość na tem, pismo, które chce uchodzić za „demokratyczne“, „radykalne“ itp., mówi w tym artykule o zastępach socyalnej demokracyi jako o „tłuszczy, która chce wszystkich „teroryzować! Czy innym językiem przemawiają policyjno-stańczykowskie gadziny, jak „Czas“ i „Przegląd“? Tylko tak dalej. a niezadługo ujrzymy na łamach opozycyjnego „Kolejarza“ wołanie: „więcej policyi!... Naturalnie, że autor artykułu nie chce nic wiedzieć o owym dokładnym, a jedynie prawdziwym opisie wiecu cieszyńskiego, jaki podał organ naszej partyi. Z odwagą wszystkich gadzinowych pismaków staje w szeregu swoich kolegów, którzy z gorliwością zawodowych łgarzy rzucają kłamliwe oszczerstwa na lud i partyę robotniczą i spycha dobrowolnie „Kolejarza“ do rzędu tych pism, na które każdy robotnik pluje z pogardą. Zbyt dobrze znaną jest naszym czytelnikom partya socyalno demokratyczna, zbyt długo walczą już w jej szeregach, abyśmy mieli brać ją w obronę przed bezmyślnemi ujadaniami „Kolejarza“. Każdy uczciwy robotnik kolejowy zrozumie, że odtąd powinien odtrącać od siebie to pismo tak, jak odtrąca każde inne pismo, wrogie ruchowi robotniczemu. Jestto obowiązkiem każdego uświadomionego kolejarza, tem bardziej, że z całego owego artykułu przebija tylko niska obawa, aby socyalni demokraci nie podebrali gruntu płytkiej agitacyi p. Stopińskiego i jego organu. Stąd to owa przestroga, zwrócona do swoich „czytelników i zwolenników“, aby się zdala trzymali od socyalnych demokratów, „przymilających się do nich pocałunkiem Judasza i usłużnością Szyloka“. Czy nie jestto rzucanie się człowieka, czującego, że wobec głębszej agitacyi socyalistycznej traci racyę bytu między kolejarzami?... Myśmy dotąd sądzili zawsze, że „Kolejarz“, szerząc agitacyę wśród urzędników, zrozumie i dobro ogółu kolejarzy i własny swój interes i będzie szedł ręka w rękę z ruchem robotników kolejowych. Obecnie widzimy, że p. Stopiński nie dorósł do tego stanowiska, jakie wobec socyalnej demokracyi zajmują radykalni urzędnicy niemieccy. Dla nas to poznanie właściwego stanu rzeczy nie będzie z pewnością zawodem; owszem, od tej chwili, kiedyśmy zrozumieli stanowisko p. Stopińskiego i jego organu, zapowiadamy, że będziemy jak najenergiczniej zwalczali jego płytką agitacyę, a uczciwych urzędników kolejowych postaramy się oświecić o właściwym sposobie walki z wyzyskiem. Wystąpienie bowiem „Kolejarza“ w sprawie wiecu cie-

szyńskiego dowodzi najlepiej, jak wielką słuszność miał „Naprzód", nazywając dziennikarzy galicyjskich „zbiorowiskiem łotrów i szubrawców, kretynów i ciemnych egzystencyj". A przed takimi ludźmi bronić kolejarzy jest pierwszym naszym obowiązkiem..

„Szubrawcy są i łajdaki!" — wołało niedawno całe zgromadzenie (odbyte w Wiedniu) na słowa referenta tow. Ellenbogena: „Wydajcie zdanie, czy ludzie, którzy stoją za pismem „Signal", są przyjaciółmi, czy wrogami kolejarzy." Szubrawcami zatem i łajdakami nazwali wszyscy zebrani kolejarze tych „chrześcijańskich socyalistów", którzy w „Signal" denuncyowali tow. Wintersbergera za to, że stanął dzielnie w obronie praw wyborczych robotników kolejowych. Na tem samem zebraniu uchwalono rezolucyę, która za tę denuncyacyę wyraża całej partyi chrześcijańsko-socyalnej najgłębszą pogardę. Zebranie to, które najlepiej świadczy o usposobieniu, jakie panuje wśród kolejarzy dla chrześcijańsko-socyalnej agitacyi, zakończył przewodniczący ogłoszeniem wyniku wyborów do kasy chorych na kolei połudn., przy której antysemiccy kandydaci otrzymali głosów 56, a socyalno-demokratyczni 672. Zaprawdę, groźni są ci chrześcijańscy socyaliści!...

W Zurychu odbył się w dniu 24—28 sierpnia międzynarodowy kongres dla ochrony robotniczej. Szwajcarski sekretaryat robotniczy zwołał na ten zjazd wszystkich reprezentantów robotniczych, bez różnicy odcieni partyjnych. Ktokolwiek uznaje potrzebę ustawodawstwa ochronnego, potrzebę ingerencyi państwa w sprawie ochrony robotników od wyzysku przedsiębiorców, ten — podług odezwy szwajcarskiego sekretaryatu — miał prawo przybyć na kongres i brać udział w jego obradach. Prawo głosowania zastrzeżone było jednak tylko reprezentantom robotniczym: inni mogli mieć głos doradczy i zasiadać jako goście. Kongres ten nie był zatem wyłącznie socyalno-demokratyczny; owszem, byli na nim reprezentanci partyj chrześcijańsko-socyalnej, katolickiej i innych. Rzecz naturalna, że w takiem zbiorowisku rozmaitych partyj nie wszystkie jednakie miały cele, nie wszystkie z równie szczeremi przybyły chęciami. Wszak byli tam również i wiedeńscy „chrześcijańsko-socyalni", którzy znani są, jako obłudni „przyjaciele" robotników i którzy wysłali delegatów na kongres zurychski tylko dlatego, aby pozory były uratowane. Socyalni demokraci wszystkich państw europejskich wzięli w nim udział dlatego, że oni z radością witają każdą myśl wspólnej pracy dla dobra robotników; nie wierząc w szczerość dążeń wiedeńskich chrześcijańskich socyalistów i klerykałów, mogli przecież zejść się w celu poważnych narad z chrześcijańsko-socyalnemi partyami innych rodzajów, które zadanie swoje pojmują inaczej, niż Luegerczycy, lub nasi „przyjaciele" — jezuici. Przytem socyalni demokraci wiedzą, że każdy międzynarodowy zjazd w sprawie robotniczej może tylko przyczynić się do oświecenia sfer poza-robotniczych, do wykorzenienia rozmaitych przesądów i uprzedzeń, a więc do dokładnego poznania celów socyalnej demokracyi. I nie zawiedli się. Na kongresie była większość socyalno-demokratyczna, a najuczeńsi ludzie, profesorowie prawdziwie wielkich europejskich uniwersytetów oświadczali zgodnie, że jedynie socyalna demokracya jest prawdziwie robotniczą partyą, a rezolucye, składane przez socyalno-demokratycznych delegatów, przechodziły ogromną większością. Kwestya ustawodawstwa ochronnego nabrała przez zjazd zurychski nowego znaczenia, sprawa robotnicza została pchnięta o krok naprzód. Dla sprawy szczerego postępu, dla kwestyi prawdziwej obrony praw robotniczych zjazd zurychski miał znaczenie tem większe, że był pierwszym tego rodzaju kongresem. — Dla wielkiej też wagi poruszonych na nim punktów, omówimy jego prace szczegółowiej w następnym numerze.

KORESPONDENCYE.

Nowy Sącz. (Z magazynów i warsztatów nowosądeckich). W chwili, kiedy w Zurychu na międzynarodowym zjeździe reprezentanci robotniczy wszystkich kierunków społecznych wypowiadają zgodnie konieczność święcenia niedzieli, my tu, w Nowym Sączu, nie znamy wcale wypoczynku niedzielnego. W tutejszym magazynie materyałowym praca jest tak rozdzielona, że całutką niedzielę prowadzi się roboty, nie będąc nawet w stanie oddać Bogu, co boskiego. I tak mianowicie 24 ludzi, robiących w magazynie, podzieleni są na 4 partye po 6 ludzi, którzy robią cały tydzień tak, iż każdy ma dopiero co 4-tą niedzielę wolną. Ta niedzielna praca nie jest wcale wynikiem konieczności, nie ma tu bowiem takiej roboty, żeby aż w niedzielę musiano pracować. Tembardziej niepotrzebnem jest to zatrudnianie ludzi w dzień niedzielny, że warsztatowi nie pracują w niedzielę.

Warto też posłuchać, jak sobie urządzili nasi „najserdeczniejsi" tę niedzielną robotę: oto w niedzielę pracują tylko dekretowi, dzienni zaś robotnicy, którymby się musiało płacić osobno, są wolni. Co za piękna doprawdy oszczędność! Czyż nie wykazuje to tak jasno, jak na dłoni, że naszym zarządom kolejowym nie chodzi o robotników, tylko o pieniądze? Marny metal więcej u nich znaczy, niż ludzie i ludzkie zdrowie!... Muszę tu również dodać, że przy stabilizacyi obecnych dekretowych nie liczono im wcale niedziel, tylko tak zwane „dni robocze" (choć — jak widzimy — u nas i niedziela jest dniem roboczym), tak, że oni zupełnie zadarmo w ten dzień pracują. Jestto niejako bezpłatny dodatek, który robotnicy magazynowi składają mimo swej woli na rzecz c. k. kolei państwowej.

Zobaczmy teraz, czy za tę pracę płatną i bezpłatną, zwyczajną i niedzielną, robotnicy magazynowi dostają w zamian spełnienie choćby najskromniejszego żądania. Naturalnie nie trzeba nawet mówić, że nie, — ale chcę tu umyślnie przytoczyć i to żądanie (poprostu śmiesznie skromne) i zachowanie się naszych władz wobec niego.

Otóż chodzi tu, o to, że ponieważ robotnicy magazynowi pracują przeważnie na polu, przeto wystawieni są naturalnie na wszelkie wpływy powietrza, jak upał, deszcz, mrozy itp. Wynika z tego dalej, że na zimę koniecznieby im były cieplejsze ubiory, np. ciepłe kożuchy. Zdaje się, że rozumowanie ścisłe i że jedno z drugiego jak najakuratniej wynika? Ba, ale do naszych panów mówić logicznie, to tak, jak kulą w płot... Robotnicy upominali się u swego naczelnika o takie kożuchy, przedstawiając mu właśnie, że na zimę bez tego nie można się obejść, bo nawet robota gorzej idzie, jak człek zmarznie. Lecz p. naczelnik odpowiedział im, że to niemożliwe, bo gdyby im dano, toby zaraz chciały tego samego wszystkie magazyny (a to zuchwalstwo!...). P. naczelnik tak powiedział, trzeba było odejść. A ponieważ podanie w drodze służbowej (t. j. przez tego samego naczelnika) jest niemożliwe, przeto robotnicy magazynowi żądają tą drogą zwolnienia ich od robót w niedzielę i dostarczenia im cieplej odzieży na zimę. Spodziewają się oni, że świetna dyrekcya nie odmówi tym skromnym żądaniom, tembardziej, że sądzą, iż p. Kolosvary nie poprzestanie na samem wbijaniu gwoździ w drzewca sztandarów przyjaźniackich, ale okaże się uczynnym tam, gdzie rzeczywiście potrzeba tego wymaga.

W magazynie frachtowym także nie lepiej: towary wożą się w niedzielę, jak w dzień powszedni, a ustawa... swoją drogą. I cóż tu pomogą pokorne podpisy przyjaźniaków w sprawie święcenia niedzieli; takiemu kapitaliście, jak kolej, który przekracza dowolnie ustawy, trzeba stanąć twardo naprzeciw, ażeby go nauczyć, że ustawa i jego obowiązuje.

Do świetnej dyrekcyi mamy jeszcze dwa życzenia: pierwsze dotyczy kart płatniczych, które wydano warsztatowcom (o czem już pisał „Kuryer") z uwidocznieniem poboru i potrąceń: otóż chcielibyśmy, aby tym, którzy nie mieszkają w kolonii, również potrącano za węgle, jeżeli je zamówią.

A drugie i ostatnie (tak bardzo jesteśmy skromni!): „Nowa Reforma" rozpływa się z czułości nad dbałością dyrekcyi, która okazuje się niby tem, że dyrekcya wybudowała nam szkołę, teraz buduje kościół dla robotników. Pojmujemy co przez to dyrekcya zamierza, — ale jesteśmy tak śmiali zrobić tu małą uwagę: Jeszcze za panowania p. Bilińskiego prosiliśmy o łaźnię i podnosiliśmy potrzebę jej jeszcze w 1-ym numerze „Kuryera". Niestety dotąd naprożno... Otóż obecnie zwracamy się do świetnej dyrekcyi z nadzieją, że zechce też pamiętać o czystości. Lato się kończy, nasze kąpiele rzeczne ustają, a my wobec grasującej drożyzny nie mamy czem opłacać łaźni — a więc świetna dyrekcyo: jeżeli kościół, to i łaźnia, albowiem tylko w zdrowem ciele może być czysta dusza....

Pod pręgierz.

Podgórze-Płaszów. Mieliśmy tu przez jeden miesiąc kontrolora Sallera, który zastępował bawiącego na urlopie naczelnika. — Ludziska, przywykli do krzykliwych wyzwisk i ordynarnych wymyślań p. Mynarskiego, dziwili się, że taka cisza i spokój zapanowały na stacyi. Każdy, kto swoją służbę spełniał gorliwie, czuł się przez ten czas spokojnym, nie obawiał się żadnych sekatur, a nawet mógł być pewnym uznania i ulgi w uciążliwej pracy; tylko pijacy i żydzi, wszechwładnie tu panujący — mieli pospuszczane nosy, czując, że z takim człowiekiem wnetby tu inny zapanował porządek. — Ale powrócił nasz pękaty... Znów się rozlega jego głos bawoli, znów wyzywa i wymyśla ludziom, chcąc tym sposobem zamaskować swoje niedołęstwo i okazać się sprężystym. Ludzie żałują, że tak prędko przeminął sezon kuracyjny, (p. naczelnik kurował się z tuszy), że za prędko przemknęło tych kilka chwil miłego spokoju. *Knut.*

Słotwina. (Do rozdziału: oszczędność kolejowa). Tutejszy naczelnik Goetz jest rzeczywiście godnym uznania dyrekcyi krakowskiej. Jeśli może dotąd nie doszło do wiadomości świetnej dyrekcyi chwalebne postępowanie p. Goetza, to prosimy bardzo, aby po przeczytaniu powyższych kilku słów nie zapomniała o tym człowieku i obdarzyła go szybkim awansem. Jeżeli to będzie możliwe, nie mielibyśmy nic przeciw temu, aby ten awans był połączony z przeniesieniem na inne miejsce. Ale oto p. Goetz: Przed rokiem było tu w służbie 5 robotników, t. j. jeden wagenaufseher i czterech robotników. Nie było to za dużo, ale od biedy mogło to wystarczyć. Tymczasem p. naczelnik, chcąc się przypodobać dyrekcyi, oddalił dwóch robotników, tak, że tę samą pracę, którą dawniej pięciu, teraz wykonuje tylko trzech. Praca to naturalnie niemała: wyładować z pociągów przychodzących najmniej 600 beczek dziennie, oprócz innych towarów; wyładowane towary znowu załadować do drugich wagonów, obsłużyć urzędników itd. itd. Ta robota uniemożliwia naturalnie tym trzem ludziom pracę w magazynie przez dzień i p. naczelnik poradził sobie w ten sposób, że każe im pracować w nocy. W nocy więc odbywa się u nas robota w magazynie, kiedy właściwie nocna praca w magazynach przy świetle jest surowo zakazana. Ale wszelkie takie względy ustają, kiedy w grę wchodzi osławiona oszczędność kolejowa. Ona to sprowadza nam ten dziwny, prawdziwie austryacki „postęp": zamiast naprzód, kroczy się u nas wstecz; gdzieindziej pomnaża się personal, u nas się pomniejsza. P. Goetz nie jest naturalnie jedynym „działaczem" w tym kierunku. To cały system, idący z góry. Ale p. Goetz jest istotnie tak wzruszająco wiernym wykonawcą tego systemu, że doprawdy zasłużył na nagrodę. I nie wątpimy, że go ona nie minie...

Ryczów-Brzeźnica. Na przestrzeni tej zajęty jest wizer Jamróz, który całem życiem swojem dawno już na to zasłużył, aby się znalazł w zaszczytnem towarzystwie napiętnowanych „dygnitarzy" i ich usłużników. P. Jamróz, to wielce przemyślny człowiek: swoją pensyę prawie w całości składa albo wypożycza na lichwę, a sam żyje z łapówek, które wyciąga od robotników. Ten system łapówek, znakomicie przez tego pana urządzony, czyni robotę na tej przestrzeni wprost nieznośną. Kto bowiem chce dostać robotę, ten musi się opłacić p. Jamrózowi. Inaczej dostanie odpowiedź, że nie ma roboty! Nadto musi się z nim po każdej wypłacie „iść na piwo", t. zn. po prostu „fundować" mu i to grubo, bo inaczej jest się narażonym na rozmaite sekatury, a nawet utratę miejsca. Czyż może być bardziej niemoralny wyzysk? Ale moralność u p. Jamroza nie odgrywa żadnej roli. Jak wyciska ostatni grosz z kieszeni robotników na to, aby sobie podpić, tak też napastuje w najwstrętniejszy sposób żony i córki robotników, aby zaspokoić swoje obrzydliwe chucie. Nie chcemy tu wymieniać nazwisk tych kobiet, które p. Jamróz usiłował podejść w zdradziecki i gwałtowny sposób, ale to zaznaczamy stanowczo, że to są wypadki nierzadkie i że ten panek jeszcze nieraz spotka się z porządną nauczką ze strony mężów i ojców, jeśli nie zaprzestanie swoich praktyk. Takiego przełożonego mieć nad sobą, to doprawdy wstrętne, tem bardziej, że przecież władze każą nam słuchać przełożonych, ba, nawet „szanować". Szanować takiego człowieka, jak Jamróz!....

Sucha. (Z winy naczelnika). Znów kalectwo z winy przeklętych stosunków kolejowych i zbrodniczo lekkomyślnego naczelnika. Zgroza przejmuje człowieka, kiedy musi opisać taki wypadek, w którym człowiek człowieka wysyła na zgubę, naraża na wieczne kalectwo i niedołęstwo. Dn. 15 sierpnia pełnił tu służbę konduktor Suder. Człowiek ten był już przez pięć nocy bez przerwy w służbie, zmęczony, niewyspany, prawie że nieprzytomny. Po takiej służbie p. naczelnik przeznaczył go jeszcze do jazdy osobnym pociągiem do Kalwaryi. Nieszczęśliwy Suder wypraszał się, przedstawiając naczelnikowi swój stan zupełnego zmęczenia, ale p. naczelnik nie uwzględnił tej prośby i Suder musiał pojechać. Pokazało się — niestety zapóźno — że nie można bezkarnie żartować z siłami ludzkiemi. Tego samego dnia jeszcze przewieziono Sudera do Suchy z ręką zmiażdżoną przez koła pociągu. Zmęczony konduktor spadł bowiem z „laufbretu" na szyny, a pociąg zdruzgotał mu rękę. Kiedy koło nieszczęśliwego kaleki zebrali się ludzie i przyszedł lekarz i naczelnik, wówczas nieszczęśliwy, zwracając się do naczelnika, wyjęczał: „oj, przez pana odcinają mi rękę". Biedny, miał słuszność. Przez lekkomyślność nieludzkiego naczelnika stał się kaleką na całe życie!... Czy może mógł nie jechać, skoro czuł się tak wyczerpanym? Rozsądek mówi, że powinien był tak zrobić, ale na kolejach nie rządzi rozsądek, tylko karność. Czy to przyjemne narazić się na karę kilku guldenów, albo na dyscyplinarkę? A Suder dostałby był z pewnością ostrą karę za nieposłuszeństwo. Odkąd zwłaszcza w komisyi dyscyplinarnej jest pan Horoszkiewicz, który postępuje jak kat, nie jak bezstronny przełożony, odtąd ludzie wprost boją się sprzeciwiać, choćby najnierozsądniejszym rozkazom naczelników.

Wszak p. Horoszkiewicz za byle co karze oddaleniem ze służby, albo wielkiemi karami pieniężnemi. Suder miał do wyboru: albo usłuchać naczelnika, albo stanąć przed obliczem potwora Horoszkiewicza: wybrał pierwsze i stał sie ofiarą zawodu. Zaprawdę! PP. Horoszkiewicz et consortes mogą być zadowoleni ze stosunków kolejowych. Posłuszeństwo robotników nie pozostawia nic do życzenia, dyscyplina ścisła. Pp. dygnitarze będą awansowali…

Krosno. Nigdzie może niema tylu nieludzkich istot, jak na kolei. Zdaje się, jak gdyby tutaj ludzie na to tylko stali na wyższem stanowisku, aby niższych dręczyć, sekować i pozbawiać chleba. Wszędzie, na najmniejszej stacyjce, znajdzie się przynajmniej jeden taki, to i nic dziwnego, że i nas Bóg (albo świetna dyrekcya) obdarzył takim bahnmistrzem. Na imię mu Józef Grohmann. Biedni ci budnicy, którzy się dostali pod jego dozór! P. Grohmann jest bowiem nieludzkim tyranem, który gnębi budników, prześladuje, a nawet bije. Jeżeli jaki budnik mu się nie spodoba, tak długo będzie pod nim dołki kopał, aż biednego budnika przeniosą, lub nawet zupełnie wydalą, co już dwom budnikom stało się z winy Grohmanna. Przytem natural nie wyszukuje niestworzone rzeczy, rzuca kłamliwe zarzuty i oszczerstwa, aby tylko biednego człowieka pozbawić chleba. I tak odebrał chleb jednemu strażnikowi luzującemu w r. 1890, drugiemu znów budnikowi w r. 1894, a inni zostali przeniesieni i — swoją drogą — dziękują Bogu, że się z pod Grohmanna wydostali. Teraz znów obrabia jednego budnika, a ta opieka daje się odczuć biednemu robotnikowi w postaci ciągłych kar, które się sypią jedna za drugą. Tu już inaczej nie nazywają Grohmanna, jak „tyran". Nazwisko to słuszne, ale dobrze byłoby, żeby p. Grohmann pamiętał o tem, że minęły już czasy, kiedy tyrani byli bezkarnymi…

Halicz. Znów Młodecki i znów Fedko Cwyl! Ci ludzie nie dają spocząć ani na chwilę, pióro musiałoby być ciągle w robocie, gdyby się chciało opisywać ich sprawki. Przytem widać, że władze na sprawki Młodeckiego są głuche, dziwić się więc należy, że naczelnik stacyjny, który go zna, dotychczas nie wglądnął i porządku z nim nie zrobił. Pytamy się, jak to może tak długo jeszcze potrwać? Czy z dyrekcyi nikt nie czyta „Kuryera Kolejowego"? Jeżeli nikt nie czyta, to dość źle, bo dyrekcya powinna czytać kolejowe pismo. — Niedawno brutal Młodecki znowu wyrzucił z biura telegraficznego p. Chucińskiego. Charakterystycznem jest to, że Kössler, urzędnik tutejszy, tak się z Młodeckim spoufalił, że sobie nawet mówią „ty", a co gorsza, że Kossler każdego, kto się odważy na szpiclostwo Młodeckiego coś odpowiedzieć, straszy, że go będzie skarżył do dyrekcyi. Już to szlachetne dusze zawsze się znajdą i porozumieją! Pocieszna to karykaturka, ten p. Młodecki! Zirytował się bardzo, żeśmy go nazwali kolegą! Tak, jakby to było dla nas zaszczytem mieć za kolegę takiego człowieka!… P. Fedko Cwyl, to też dobry numer w swoim rodzaju! Przybrawszy sobie do kompanii kilku godnych towarzyszy, jak Gumol, Kamiński i inni, szpicluje zawzięcie na wszystkie strony i robi donosy. Z łaski tej hultajskiej szajki stracił miejsce konduktor Grabiak po 9-letniej służbie. Takie to głupie stworzenie, ten szpicel Cwyl, że nieraz aż pękać trzeba ze śmiechu. Niedawno zdarzyło mu się, że jakiś oficer pytał go się, czy jego rzeczy już są i dał mu recepis. Ale p. Fedko nie umie czytać, więc stał jak głupi, rozdziawił gębę i — podał gazety oficerowi, zachwalając swój towar. Oficer patrzył na niego, jak na waryata. Tak więc ten Cwyl nawet nie umie pełnić porządnie służby, a dyrekcya trzyma go tylko dlatego, że za to porządnie szpicluje. — Tak samo dziwne jest, dlaczego dyrekcya nie zarządziła nic w sprawie restauracyi. Kelner Piszczak został już kilka razy złapany na gorącym uczynku, jak zbierał resztki piwa ze szklanek i podawał gościom, jako świeże. Kiedy mu raz zwrócił uwagę na to p. rewident Romański, on się obruszył i odpowiedział grubiańsko, że „pan nie jest kontrolorem od piwa". — Słowem stosunki na naszej stacyi są tak piękne, że same się proszą, aby o nich pisać. Ja też uczynię zadość tej prośbie: bardzo często będę piętnował postępowanie tutejszych szpiclów.

Linz. W znanej czytelnikom naszym sprawie otrzymujemy następujący list: Szanowna Redakcyo! Przebywając teraz w Linzu, postanowiłem prosić Sz. Redakcyę o umieszczenie listu w sprawie, znanej wszystkim towarzyszom, a dotyczącej jeszcze mojego pobytu w Galicyi, pod rządami sławetnej dyrekcyi krakowskiej. Wiadomo, co mi się wydarzyło w Rzeszowie i co było powodem kar, jakie następnie spadły na mnie ze strony dyrekcyi. Ale dziś jeszcze, rozważając cały ten wypadek, mogę śmiało i szczerze powiedzieć, że nie było w nim ani trochę mojej winy, ale że zawinili inni, których sprawiedliwe ramię karzącej dyrekcyi jakoś nie dosięgło, być może z powodu krótkowzroczności.. Pamiętam, jak dziś, że nieszczęśliwa maszyna nr 721 odrazu nie wzbudziła we mnie zaufania. Poszedłem też zaraz do werkmistrza i powiedziałem, że coś z maszyną nie w porządku; p. werkmistrz jednakże z spokojną miną mędrca radził mi, żebym jechał wolno, to się nic nie stanie. Na drugi dzień również znów maszyniście wynurzyłem swoje obawy, ale znowu naprożno. Cóż miałem robić? Wiadoma przecież rzecz, że u nas pp. „przełożonym" sprzeciwiać się nie wolno, a słowa p. werkmistrza muszą być święte. Inaczej dostaniesz jeszcze za karę „abzug" z pensyi (i tak niewielkiej), lub coś podobnego. Czy tak dobrze, to rzecz inna. Wszak ten właśnie system żołnierskiej dyscypliny był powodem strasznej katastrofy kołomyjskiej, o której tu czytając, pomyślałem zaraz o moim wypadku. Tak więc nazajutrz przypadło mi w udziale pojechać znów z tą maszyną; muszę tu zaś dodać, że maszyna była wówczas już za długo w służbie i zupełnie przemarznięta. Ja nawet, zanim przygotowałem się do jazdy, nie wiedziałem, że mam jechać z tą właśnie maszyną, bo wszyscy naokoło tak pędzili, żem nie miał nawet czasu zoryentować się. Co się dalej stało, t. j. jakie były skutki tego wszystkiego, to już rzeczy znane i pytam tylko wszystkich uczciwych i rozsądnych ludzi, znających się choć trochę na stosunkach kolejowych, czy to moja była wina? I czy należała mi się później kara, jaką mi pospieszyła wymierzyć sama dyrekcya, t. j. 50 złr „abzugu" i przeniesienie do warsztatu? Ale niezgłębione są wyroki krakowskiej dyrekcyi, jak niezgłębioną jest także jej (a może Jej?) mądrość… Ja, szczęśliwy naturalnie, że się z pod jej rządów wydostałem, dziękuję jej obecnie serdecznie za te cztery lata służby, podczas których straciłem zdrowie, a zarobić mogłem zaledwie na utrzymanie. Jedno tylko jeszcze maleńkie zapytanie chciałbym tu wystosować do tej mojej ukochanej dyrekcyi: co się dzieje z świadectwem, które miano mi tu posłać? Wszak sam pisałem do p. radcy Kolosvary'ego, posłałem stempel za 15 ct., a tu — chwała Bogu — trzeci tydzień mija, a z Krakowa nic!… Czy p. radca nie raczy wspomnieć sobie tego nieszczęśliwca, który miał zaszczyt być jego podwładnym? Czy też ma to być może dalszym ciągiem sekatur, jakich zacny p. dyrektor nie skąpił mi nigdy?… *Wilhelm Hein.*

KRONIKA.

Instrukcya na kolei półn., a katastrofy kolejowe. Kolej północna była w ostatnich czasach widownią ciągłych katastrof. Charakterystycznem jest, że zarząd tej kolei przypisuje winę wypadku prawie zawsze „własnej nieostrożności" tego, który uległ katastrofie, albo niezachowywaniu przepisów. Otóż chcemy tu właśnie podać instrukcyę, dotyczącą czynności szyberów, którzy najczęściej byli ofiarami nieszczęśliwych wypadków, — ażeby przekonać ich dowodnie, że nie „własna nieostrożność", ale wprost niemożność trzymania się instrukcyi przez przeznaczone do tego organy jest właściwym powodem wszystkich katastrof. Jestto instrukcya II. nr. 7, ważna od 1 stycznia r. 1897, art. 1 i brzmi następująco:

1. Podczas szybowania, czy się ono odbywa ludzkiemi siłami, czy zapomocą zwierząt pociągowych, albo lokomotyw, należy baczyć, ażeby ani bezpieczeństwo ruchu, ani osobiste bezpieczeństwo służby lub innych osób nie było zagrożone.

2. Każdy, kto bez potrzeby, czy to z źle zrozumianej gorliwości służbowej, czy z brawury wystawia się na niebezpieczeństwo, ma być bezwzględnie surowo karanym.

3. Odczepianie i przyczepianie wagonów przed zupełnym spoczynkiem, przechodzenie przez szyny bezpośrednio przed przejeżdżającemi pociągami albo częściami pociągów, wskakiwanie i zeskakiwanie z wagonów i lokomotyw podczas ruchu, nie koniecznością wywołane wstępowanie na „laufbret", przełażenie popod wagonami, wchodzenie na dachy pociągu, znajdującego się w ruchu itp. ma być po jednorazowem surowem ukaraniu ukarane wydaleniem ze służby, nawet gdyby nie pociągnęło za sobą złych następstw.

4. Urzędnicy, którzy znoszą podobne niebezpieczne i lekkomyślne czynności, mają również podpaść najsurowszym karom.

Instrukcya, prawda, bardzo piękna, szkoda jednak, że to wszystko tylko… na papierze. Cała praktyka kolejowa świadczy, że na żadnej stacyi kolei półn. nie przestrzega się przepisów tej instrukcyi. Instrukcya poleca np., aby nie spajać wagonów w ruchu. Tymczasem są stacye, które znane są z tego, że właśnie w ten sposób wykonywa się tam tę czynność. Naturalnie, że wypadki śmiertelne nie są tam rzadkością, ale to bynajmniej nie skłania władz nadzorczych do przestrzegania odpowiedniego przepisu. Cóż u nich znaczy życie jednego szybera? Wszak tylu innych znajdzie się zaraz na miejsce zabitego! O owych surowych karach, które wyznacza instrukcya, ani mowy niema. Bo i któż będzie karał? Czy te wyższe, najwyższe władze, które same najwięcej są winne? Nieprzestrzeganie bowiem przepisów, niewykonywanie odpowiedniego nadzoru nad czynnościami, konieczność wypełniania każdej funkcyi jaknajprędzej, bez względu na ostrożność, — to wszystko ma swoją przyczynę w stosunkach kolejowych, które usunąć leży w mocy tych właśnie władz najwyższych, zadowalniających się wydawaniem instrukcyj, których się nikt nie trzyma. Pomnożenie personalu, powiększenie ilości maszyn, torów itd. itd. — rzeczy, których brak rzuca się nawet laikowi w oczy, — oto środki, które kolej półn. ces. Ferdynanda powinna zastosować w celu usunięcia ciągłych katastrof. Ale kolej Rotszyldów i Gutmannów za biedną jest na to, aby wprowadzić urządzenia, odpowiadające wymogom techniki i cywilizacyi. I dlatego służba kolei półn. traci życie i zdrowie, musząc się zadowalniać tem, że istnieje instrukcya, która usiłuje zapobiedz katastrofom. Życie robotnicze dla tych panów jest widocznie bardzo tanie…

„Łaski" przedsiębiorstw kolejowych. Austr.-węg. towarzystwo kolei państwowych dostarcza swoim funkcyonaryuszom materyałów spożywczych z własnego magazynu, w którym się je sprzedaje po cenach wytwórczych wraz z kosztami sprowadzenia. Przedsiębiorstwo magazynu wywiesza co dwa miesiące ceny materyałów i cen tych nie zmienia się nawet, jeśli w przeciągu dwóch miesięcy ceny na targu się zniżą. Naturalnie, że takie postępowanie kazało się spodziewać, że również w czasie zwyżki cen na targu ceny w magazynie nie zostaną podniesione. Tymczasem z końcem lipca poprawiono tablicę (wywieszoną na dwa miesiące: lipiec i sierpień) i podwyższono na niej znacznie wszystkie ceny. W ten sposób kolejarze ponoszą nagły i niespodziewany uszczerbek: bo naturalnie nie dodano im żadnego dodatku drożyźnianego, któryby uprawniał przedsiębiorstwo do takiego podniesienia cen. Ale też z tego okazuje się, że to, co tak chętnie owo przedsiębiorstwo wystawia ze swej strony, jako łaskę, jako „humanitarną" instytucyę, jest tylko obliczone na zysk prywatny. Zniżać cen nie chciano nigdy, ale za to pospieszono się podwyższyć je tak, że niejeden biedny funkcyonaryusz odczuje tę zwyżkę boleśnie. Dwa do trzech złr. miesięcznej nadwyżki w wydatkach, to dla robotników i biedniejszych urzędników wcale nie drobnostka. Zauważyć przytem należy, że przedsiębiorstwo magazynu mogło śmiało pokryć większe koszta zwyżkami, jakie zostają zawsze z dochodów wobec masowego zbytu towarów. Ale w tem właśnie leży cała zagadka, że i tu, jak we wszystkich innych podobnych przedsiębiorstwach, pierwsze miejsce zajmuje interes prywatny.

Belgijskie ministerstwo kolei żel. dowodzi najlepiej, że nie wszędzie jest tak, jak w Austryi. Różnicę, jaka zachodzi między duchem panującym w austryackiem ministerstwie Guttenberga, a belgijskiem, wykazuje znowu wydane teraz rozporządzenie tego ministerstwa, odnoszące się do wypłacania za opuszczoną służbę. Rozporządzenie to poleca wypłacać robotnikom wszystkich kategoryj zwykłą płacę za cały dzień, lub pewną część dnia, jeżeli dotyczący nie przyszł do roboty z następujących powodów: ażeby brać udział w jakich wyborach: aby udać się o poradę do lekarza lub szpitala; być na pogrzebie lub na weselu w rodzinie (aż do pewnego stopnia pokrewieństwa); zawrzeć małżeństwo; stawać przed sądem, jako świadek; spełnić funkcyę ojca chrzestnego; szukać mieszkania w nowej siedzibie; wreszcie być na audyencyi u ministra. — Słowem widać z tego, że belgijskie ministerstwo kolei uważa funkcyonaryusza kolejowego za człowieka. Zdawałoby się, że to tak proste, tak naturalne! A przecież nasze ministerstwo nie może przyzwyczaić się do tego, jak świadczą wciąż rozmaite „erlassy". Najdziwniejszem jest to, że powyższe rozporządzenie przedrukowane jest w „Dzienniku rozporządzeń dla kolei żel. i marynarki", a zatem w urzędowym organie austr. ministerstwa kol. żel. Chce ono pewnie dać w ten sposób do poznania, że są ludzie w ministerstwach kolei żel. — gdzieindziej…

Słynne myśli i zdania wielkich ludzi w praktyce:

„In hoc signo vinces". (pod tym znakiem zwyciężysz), wyrzekł łaskawie zwierzchnik do petenta, który mu wsunął do ręki kilka sztuk złotej monety.

„Heureka!" (znalazłem!) wykrzyknął radośnie kolejarz po wypłacie miesięcznej, ujrzawszy dziurę w parkanie, którędy chciał umknąć przed ścigającymi go wierzycielami.

NADESŁANE.

Za rubrykę „Nadesłane" redakcya nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności.

Personal od pociągów towarowych w Podgórzu-Płaszowie czuje się w obowiązku złożyć na tem miejscu podziękowanie urzędnikowi ruchu p. Moskwie za zniesienie tak uciążliwego turnusu, wyrażając zarazem nadzieję, że przy energii i dobrych chęciach dadzą się opłakane stosunki partyi ciężarowych w Płaszowie zupełnie uregulować.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: **Jan Englisch**.

W drukarni A. Słomskiego w Krakowie.